

Il mandato di cattura non sarà eseguito Marzollo è nel Messico dai giorni della fuga?

Forse l'agente di cambio parti in volo con biglietto a nome d'altri

dal corrispondente

Venezia, sabato sera. C'è un vuoto di almeno 29 miliardi di lire. Nessuna preclusione neppure a proposito dei mandati di cattura che sarebbero già stati spediti ma non ancora eseguiti: uno, ovviamente, a carico del Marzollo e gli altri tre contro dirigenti bancari, con false attestazioni sulla solvibilità e copertura finanziaria, avrebbero consentito al Marzollo di barare al gioco di borsa dai giorni del suo esordio nel mercato azionario fino a quello della sua fuga.

Tradito dagli abiti abbandonati La polizia conosce il sadico feritore della squillo riminese



Maria Nascetti, ferita con 52 colpi di punteruolo

dal corrispondente

Rimini, sabato sera. Il sadico aggressore che, ieri mattina, ha colpito con 52 colpi di punteruolo la trentenne Maria Nascetti nella sua abitazione di viale Astore 12, sarebbe stato identificato. Le indagini, dirette dal sostituto procuratore della Repubblica, dott. Roberto Sapia, sarebbero giunte, infatti, ad una svolta decisiva. La donna, così selvaggiamente ferita, è un'ex milanese, nota perché è batteva e violi riminesi a bordo di una limousine a 220 \$ l'ora, pagata a contanti, che proprio ieri mattina, avrebbe dovuto cambiare con una Mercedes a nuova. Si parlava di amici nella sua abitazione e la cosa aveva suscitato la protesta dei vicini.

Bomba a Milano contro sede del pci

MILANO, sabato sera.

(c.b.) Continuano gli episodi di terrorismo contro sedi di partiti politici, davanti, quasi sicuramente, ad appartenenti a formazioni di estrema destra. Stanotte, alle 2.15, un attentato con una bomba «molotov» è stato compiuto in pieno centro nella sede del pci di «De Vanni», in via Zecca Vecchia 1. L'ordigno è stato lanciato da un'auto in corsa ed è esplosa contro la saracinesca della sezione, provocando, fortunatamente, danni di scarsa entità. Il fragore dell'esplosione ha svegliato alcuni cittadini, che hanno subito avvertito carabinieri e P.S. I militi, accorsi dalla vicina sede del distretto di polizia Centro e dalla caserma C.C. di via Val Petrosa, hanno lasciato le indagini agli agenti della polizia. Gli agenti hanno notato che la bomba era stata caricata con petrolio e non con benzina: ciò ha limitato i danni in quanto il petrolio, meno infiammabile della benzina, non ha appiccato il fuoco al locale.

Che si stiano eseguendo perizie tecniche sul dattiloscrittore, pare cosa certa. Il dirigente della «mobile» veneziana, dott. Barba, ieri si è intrattenuto per qualche tempo con un tecnico della Salmoraghi per parlare di procedimenti di ingrandimento e di confronto di immagini.

Intanto, fra le possibili destinazioni verso le quali Attilio Marzollo può essersi diretto il pomeriggio del 18 giugno — quando ha lasciato Venezia abbandonando al loro destino i suoi 7 aliphandi, l'ex azienda (morte di due figli, che non ha ricevuto questo mese il consueto assegno per il loro mantenimento) e l'ammontare in carica, che gli ha dato altri due figli — scultore, magro, credibile, l'ipotesi che Attilio Marzollo sia fuggito in Messico. Gli elementi che favoriscono quest'ipotesi sono due: il Messico è uno di quei Paesi che non concedono l'estradizione per reati di natura finanziaria. E, quello che più conta è il fatto che il Marzollo — lo si è scoperto solo negli ultimi giorni — conosceva a sufficienza quel Paese latino-americano. Non solo: vi risiedono alcuni suoi vecchi e nuovi amici, ma lo stesso agente di cambio vi avrebbe già trascorso un certo periodo, occupandosi di affari automobilistici su strada. Marzollo, in Messico, potrebbe essersi recato in volo, usando un biglietto intestato ad altra persona.

g. r.

Condannati a due anni per furti su automobili

Voghera, sabato sera.

(c.g.) Il Tribunale della nostra città ha pronunciato ieri il suo verdetto nei confronti dei due autori del furto di un'automobile di viale dell'Industria, 12, due sono comparsi dinanzi al giudice in stato di detenzione. Sono stati arrestati la notte dell'8 maggio scorso alla periferia di Pavia da carabinieri e trovati in possesso di autoradio, mangiadischetti ed altri oggetti rubati a Voghera su vetture incoltivate. Viaggiano su un'Alfa Romeo 1600 di proprietà del Palazzo e il bivio Gravelona sulla statale dei Giovi a pochi chilometri da Pavia erano stati costretti a fermarsi per un'autoradio. All'arrivo dei carabinieri del nucleo radiomobile di Chiara ha cercato di evitare l'arresto fuggendo attraverso i campi, ma è stato catturato dopo un drammatico inseguimento. Il tribunale ha condannato i due autori a due anni e tre mesi di reclusione e a 350 mila lire di multa ciascuno.

nostro servizio

Roma, sabato sera. Giorgio Pisanò non ha fatto un commento alle conclusioni del pubblico ministero che, ieri, ha chiesto la sua condanna a 3 anni e 4 mesi di reclusione. Non ne ha avuto il tempo, quasi. Era, alla fine dell'udienza, tutto impegnato a confabulare con il suo primo difensore, avv. Augusto Addamiano che deve oggi replicare all'accusa. Con quali argomenti?

L'obiettivo che Giorgio Pisanò intende raggiungere (almeno così egli sostiene) è quello di convincere i giudici non soltanto che non ha ricattato Dino De Laurentiis ma, soprattutto, che è vittima di una congiura organizzata ai suoi danni da chi aveva interesse a farlo cadere. Il giudice, questa volta, ha il produttore dell'opera cinematografica, che per registrare i suoi colloqui con Pisanò, ha installato un registratore portatile e due bobine: una da due ore ed una da sessanta minuti. De Laurentiis ha esibito in tribunale tre bobine

e tutte da sessanta minuti l'una. Allora non è vero che egli abbia esibito quel materiale che ha acquistato per conto di Pisanò, ma soltanto l'auto, Addamiano. La prova più importante, diciamo decisiva, secondo il difensore di Pisanò, che De Laurentiis sia stato un agente di cambio, proviene da un'altra circostanza: che non fu Maria Ergas ad avvertire il ministro Vigliani e quindi indirettamente De Laurentiis che Candido era sul punto di pubblicare un articolo contro la vendita degli stabilimenti di «Dino Città» ma fu Vigliani a parlarne direttamente con Ergas, preoccupato che il settimanale «l'Espresso» pubblicasse un articolo dei tenti di Pisanò, che, se trasformata in arma edificabile, avrebbe reso ai suoi dirigenti, tutti socialisti, circa 180 miliardi di lire. In sostanza, com'era stato presupposto, la difesa di Giorgio Pisanò tende a spostare la discussione sul terreno politico per giungere alla conclusione che «inventando le prove, si è voluta infliggere un'ammenda molto pericolosa».

Guido Guidi

L'assoluzione di Livio Davani

Come ha evitato
il manicomio l'uomo
che uccise il figlio

nostro servizio

Roma, sabato sera. Livio Davani, il giovane che il 27 agosto dell'anno scorso uccise il figlioletto toconelli gettandolo nel Tevere da Ponte Flaminio, è tornato in libertà ieri pomeriggio. La sua prima notte fuori dal carcere l'ha trascorsa in casa della suocera, in viale Sallustiana, dove egli aveva riacquisito la sua libertà. La prima notte fuori dal carcere l'ha trascorsa in casa della suocera, in viale Sallustiana, dove egli aveva riacquisito la sua libertà. La prima notte fuori dal carcere l'ha trascorsa in casa della suocera, in viale Sallustiana, dove egli aveva riacquisito la sua libertà.

g. r.

Notte di disordini per un comizio a Rovigo

dal corrispondente

Rovigo, sabato sera.

(c.f.) Cariche della polizia, con lancio di bombe lacrimogene, ieri sera a fine delle due di alleanza per scontri tra fascisti e elementi di sinistra. Un centinaio di missili, venuti anche da altre città, sono rimasti asseragliati nella sede del missi, in via Mazzini. Ieri a Rovigo era giunto al Roma l'on. Frattini per un comizio, malgrado la federazione provinciale del msi avesse rinviato alla manifestazione non ancora la Giunta comunale concesso l'uso della piazza. Il parlamentare, dopo essere tornato nella sede del partito, una riunione, rimaneva assediato da centinaia di persone. Poco dopo i due gruppi vennero alle mani. Per sé, la sede venivano messi sul posto forze di polizia, carabinieri ed anche agenti della Celere di Padova e di Ferrara.

I dimostranti raggiunsero, quindi, piazza Vittorio Veneto, dove vennero dispersi con lacrimogene. Sono stati operati alcuni feriti. Gli interrogatori sono continuati per tutta la notte.

g. r.

Riuniti i quattro

(Segue dalla 1ª pagina)

sono seduti intorno ad una stessa tavola (tra segretari politici, capi delle delegazioni al governo e presidenti dei gruppi parlamentari) le persone riunite intorno al tavolo verde di Palazzo Chigi sono una ventina.

Ecco i punti sui quali i «leader» della maggioranza dovrebbero concordare e quelli sui quali vi dovrebbe essere contrasto.

Accordo

1) ECONOMIA — Tutti considerano la situazione grave e tutti si impegnano nella ripresa. Per prima cosa, governo e maggioranza sono decisi a fare approvare, prima delle ferie estive, le misure per il rilancio della produzione, approvate sabato scorso dal Consiglio dei ministri.

Ordine pubblico

La violenza non deve essere tollerata. Episodi di delinquenza comune come le strage di Reggio devono essere severamente puniti. Basta anche con la violenza politica e non fatti tipo l'aggressione

al professore di Firenze. 3) AUTONOMIA DELLA MAGGIORANZA — Colombo ribadisce gli impegni assunti dai quattro partiti al momento della formazione del governo e i rappresentanti dei quattro il confermano. In particolare, il presidente dovrebbe annunciare oggi la presentazione della riforma sanitaria al prossimo Consiglio dei ministri.

Contrasto

1) GIUNTE — Il Psi non ha gradito l'insistenza del segretario dei padri Perri su questo problema. La politica risale all'estate scorsa quando, dopo le elezioni regionali, i socialdemocratici sono stati estromessi da numerosi comuni dove, sulla carta, era possibile una maggioranza di Centro Sinistra.

Ferri ha detto giovedì scorso a Genova trattative con i comunisti per una giunta di sinistra, i socialdemocratici si ritirano immediatamente dal governo.

CASA

La riforma è in discussione al Senato dove vi sono fortissimi contrasti tra la destra dc e i socialisti, tra tutta la dc e i comunisti. Da una parte si vuole il rinvio della discussione all'autunno; dall'altra il voto entro la fine di luglio.

Chiesti 3 anni e 4 mesi per il direttore di «Candido»

Pisanò spera d'essere assolto e insiste sui nastri «truccati»

nostro servizio

Roma, sabato sera. Giorgio Pisanò non ha fatto un commento alle conclusioni del pubblico ministero che, ieri, ha chiesto la sua condanna a 3 anni e 4 mesi di reclusione. Non ne ha avuto il tempo, quasi. Era, alla fine dell'udienza, tutto impegnato a confabulare con il suo primo difensore, avv. Augusto Addamiano che deve oggi replicare all'accusa. Con quali argomenti?

L'obiettivo che Giorgio Pisanò intende raggiungere (almeno così egli sostiene) è quello di convincere i giudici non soltanto che non ha ricattato Dino De Laurentiis ma, soprattutto, che è vittima di una congiura organizzata ai suoi danni da chi aveva interesse a farlo cadere. Il giudice, questa volta, ha il produttore dell'opera cinematografica, che per registrare i suoi colloqui con Pisanò, ha installato un registratore portatile e due bobine: una da due ore ed una da sessanta minuti. De Laurentiis ha esibito in tribunale tre bobine

e tutte da sessanta minuti l'una. Allora non è vero che egli abbia esibito quel materiale che ha acquistato per conto di Pisanò, ma soltanto l'auto, Addamiano. La prova più importante, diciamo decisiva, secondo il difensore di Pisanò, che De Laurentiis sia stato un agente di cambio, proviene da un'altra circostanza: che non fu Maria Ergas ad avvertire il ministro Vigliani e quindi indirettamente De Laurentiis che Candido era sul punto di pubblicare un articolo contro la vendita degli stabilimenti di «Dino Città» ma fu Vigliani a parlarne direttamente con Ergas, preoccupato che il settimanale «l'Espresso» pubblicasse un articolo dei tenti di Pisanò, che, se trasformata in arma edificabile, avrebbe reso ai suoi dirigenti, tutti socialisti, circa 180 miliardi di lire. In sostanza, com'era stato presupposto, la difesa di Giorgio Pisanò tende a spostare la discussione sul terreno politico per giungere alla conclusione che «inventando le prove, si è voluta infliggere un'ammenda molto pericolosa».

Guido Guidi

L'assoluzione di Livio Davani

Come ha evitato
il manicomio l'uomo
che uccise il figlio

nostro servizio

Roma, sabato sera. Livio Davani, il giovane che il 27 agosto dell'anno scorso uccise il figlioletto toconelli gettandolo nel Tevere da Ponte Flaminio, è tornato in libertà ieri pomeriggio. La sua prima notte fuori dal carcere l'ha trascorsa in casa della suocera, in viale Sallustiana, dove egli aveva riacquisito la sua libertà. La prima notte fuori dal carcere l'ha trascorsa in casa della suocera, in viale Sallustiana, dove egli aveva riacquisito la sua libertà.

g. r.

"L'ULTIMO PARADISO"

COLLE SAN CARLO



(dedicato agli amanti della montagna)

...si, un vero paradiso, vivere in montagna: tra boschi di pini, di abeti, di betulle; sentirsi piccoli, intimoriti e protetti dalla maestà delle montagne che ci circondano (la catena del Monte Bianco). Gli animali (camosci, stambecchi, cervi, marmotte) non ci temono, anzi ci sono amici; sanno che in questo ambiente ci sentiamo come loro, liberi di «vivere» nella natura. E poi: l'Aiguille Noire, il Dente del Gigante, cristallini laghi e ancora pinete, e montagne...

E noi della Gabetti siamo qui, in questo luogo quasi da fiaba, a proporvi un'offerta unica: una recente costruzione, la casa nel raggio di pochi km. completamente attrezzata, con acquedotto e chiesetta privata, bar, ristorante. Siamo alla Residenza «LA GENZIANELLA» - Colle San Carlo (2.000 mt. di altitudine), vi si arriva in circa 10 km. di comoda strada asfaltata da Morgex (Courmayeur). Come posizione è a circa 6 km. da La Thuille e a 20 km. da Courmayeur. La costruzione è composta da monacore arredato, con pareti rivestite in legno a pavimenti in parquet.

I prezzi sono

da L. 1.200.000 a L. 3.400.000

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

g

DICK TRACY E I LADRI DI CAPELLI

RIASSUNTO — Dick Tracy, caduto nelle mani dei ladri di capelli, è stato rapato a zero e spedito nella stanzetta. Per un caso prodigioso riesce a tornare a terra e si butta alla caccia dei misteriosi individui che assaltano le ragazze e le tanno. Naturalmente correrà rischi mortali anche questa volta.



(Copyright © Chicago Tribune - © Stampa Sera)

g. r.

g. r.

g. r.

g. r.

g. r.

g. r.

g. r.

g. r.

g. r.

BEINASCIO

Via San Giacomo

Grandioso complesso residenziale alla porta di Torino. Moderno, elegantissimo, con individuali appartamenti di medio tipo. Apparecchiatura elettrodomestici centralizzata. Ottimi servizi di zona. Pronta consegna.

2 camere, bagno, cucinotta abitabile, ripostiglio

1.800.000 contanti - 4.200.000 rate

3 camere, bagno, cucinotta abitabile, ripostiglio

2.550.000 contanti - 5.950.000 rate

g

g

g

g

g

g

g

g

Fra i giovani leoni della Riviera Ligure

MA CHE FATICA BALLARE AL MARE

nostro servizio

Santa Margherita, sab. sera.
I giovani hanno la febbre del rock. L'epidemia si sta allargando lungo le due riviere liguri. Qui piomba giù per le vacanze, subito contagiato e sussultante. Ci vorrebbe un antidoto, ma chi se la sente di vaccinare con il tempo delle mare cantate da Mina, Lucio Battisti? E' preferibile strappare, morire magari contaminati dal ritmo di My Brother Jack o al King, King Barbara. I locali, i dancing, i club, i Pipor (chiamati come volete, sono somiglianti tutti all'altro) ospitano anche i maggiori di 20 anni. E che significa che a 20 qualcuno può lasciare indurre la tentazione. Non ancora dissuasi dagli affetti cittadini, quelli della musica si avventurano, per esempio al «Charlie Brown» o al «Covo di Nord-Est» di Santa Margherita e, con candida esultanza, domandano al barman: «Scusi, ma penserei a parole di Battisti non le suonano mai?».

«Beh, commendatore, è difficile, anche quando all'orchestra sono sintoni, per tirare il filo attorcigliato tutti gli Anor nio di Mina».

Ma scusi, barman, almeno la riva bianca, la riva nera di Via Zanichelli.

Quella, commendatore, la suonano alle colonie, durante la circolazione.

E così, deluso come un bimbo a cui avevano promesso la mamma, il commendatore avanza nella pista infuocata del rhythm and blues, eliminando le ultime tonalità sinistre inattaccate dal pompelmo e dalle viti di C. Come lui, si avventurano altri volti stravolti, i forzati dello shoke, ingenui della M. Parada radiofonica. L'ultima volta che in testa alle vendite discografiche rotolano i Pensieri e parole di Lucio Battisti, che la Zanichelli incalza con La riva bianca, la riva nera, che è sempre la stessa riva Love story.

D'accordo, però darsi che la gente compri i microalcolici di Renato e di Peggino Gualdradi. Ma a chi verrà in mente di suonare quattro pezzi in loro compagnia? Non sono i giovani che frequentano i night club delle località balneari.

Qui il marino ribelle, il corpo si contorce, segue gli umori simoniaci, sfida la legge di gravità, ritorna allo stato primordiale. Così uomini e donne. In più, i

ragazzi improvvisano addirittura, aggiungendo e complicando i movimenti già frenetici dello scorso anno.

«Hai visto alla tv come si balla il Reagge, la Ruffella Carrà?». «Ti guarda come un'atletica».

«Prova anche tu, basta muovere la braccia così, le ginocchia così, i piedi prima così poi così, tenendo il peso indietro così, la testa avanti così».

«Così? Chiedo il commendatore delle tonalità».

Ma lui 40 in su sembrano tutti fermi al Tempo delle mare.

«Sì, signorino, il colossale».

«Bella, bella» — indica la ragazza — «anche il colossale, ma fallo così, un po' a blues, fedi che ci stesi».

Il commendatore, al vede, mena d'allenamento. Per un anno ha seguito tutta la musica: ritmo cardinale, equità prima dell'uso, un giorno sì, un giorno no, respiri profondamente, disca 33 (non sono i giri di un disco, ma l'età più seria del medesimo). I locali delle due riviere invece prescrivono Bruni signor, del Rolling Stones, i dani come easy al Riqua di via, i dani del Riqua Maria, di Tony Christie. Roma che accorpa. Allora, è meglio darsi al jazz: a qualcuno piace caldo, ma può scagliarlo anche freddo.

In Riviera è diverso: «Qui, i francesi sembrano che ballino sulla musica dodecafonica».

Dodecafonica sarà lei, commendatore.

Ugo Salvatore



A Santa Margherita e nelle altre località della Riviera ligure trionfa il vecchio «rock» (Foto Nazzaro)

detto fra noi Il purgatorio dei vacanzieri

Lettera della «Direzione

Giardino Zoologica Città di

Pistoia».

«Il preloso illustrare brevemente le ragioni che muovono il

lavoro del Primo Premio Giardinaggio

Giardino Zoologica... eccetera».

Lettera di «Neo-laureato»

Torino:

«Il caso dello studente di

liceo, del quale ella si parlò

l'ultima settimana («Stampa So-

ra» 3 luglio) e che aveva lavato

per un'ora in un garage, lasciando

lasciando molto tempo, non vo-

leva più tornare a eguagliare ad

libri, ma ha fatto venire il desi-

derio di scrivere a mia volta.

Anche, non all'anno scorso, la-

voravo tutta l'estate: come cam-

meriere, per pagarmi le tasse

universitarie. Ora che ho preso

la laurea, abbandono lavoro e

manco (ne prendevo parecchie

pare lo) senza rimpianti, ma

soddisfatto di aver avuto una

esperienza interessante. Sarei

fero riuscito un buon cameriere,

in sole qualche stagione, la-

vorando nel piccolo albergo,

sempre al mare, ho imparato

tutte le vecchie formule, anco-

ra infallibili come fossero un

cinque a ordinare «il piatto del

giorno», come alitero subito

l'ordinazione dei piatti succes-

sivi quando il cliente comincia

con gli antipasti perché dopo,

mentre esito, si limiterebbe

probabilmente a un'insalata, e

va dicendo. Ma soprattutto ha

imparato a trattare con il cuo-

stero, giudicando a colpo d'oc-

chio se gli si può fatturare tre-

mi lire o un paio da fornella-

ri non impara su questi truc-

chi e furbie regge il nostro

torismo e, a sua richiesta, su-

tera volentieri il sacco...».

stolosa, con particolare ri-

guardo al Giardino zoologi-

co locale? Sentite: primo

premio un leone adulto afri-

cano, secondo premio un

terzo premio un leone, un

coccodrillo adulto del Nilo.

Il premio che non si dà

ad avere un leone per casa,

o abiti in un condominio

dove sia vietato tener ca-

ni o forse a maggior ra-

gione orsi bruni e coccodrilli,

il premio in assegni rispet-

tivamente d'un milione, due

milioni, trecentomila li-

re. Noi potremmo quindi,

occupandoci con zelo di ac-

que «purgativo» e «purgativo»

risparmiati, o più efficace-

mente, occupandoci del qua-

lità ricapitolare dei quat-

trini extra. Purtroppo,

gettando sprovvedutamente

i bandi nel cestino, i premi

vanno chissà a chi, nessuno

«promosso» e «promosso».

Ah quanti soldi verrebbero

risparmiati, o più efficace-

mente, occupandoci del qua-

lità ricapitolare dei quat-

trini extra. Purtroppo,

gettando sprovvedutamente

i bandi nel cestino, i premi

vanno chissà a chi, nessuno

«promosso» e «promosso».

Ah quanti soldi verrebbero

risparmiati, o più efficace-

mente, occupandoci del qua-

lità ricapitolare dei quat-

trini extra. Purtroppo,

gettando sprovvedutamente

i bandi nel cestino, i premi

vanno chissà a chi, nessuno

«promosso» e «promosso».

Ah quanti soldi verrebbero

risparmiati, o più efficace-

mente, occupandoci del qua-

lità ricapitolare dei quat-

trini extra. Purtroppo,

gettando sprovvedutamente

i bandi nel cestino, i premi

vanno chissà a chi, nessuno

«promosso» e «promosso».

Ah quanti soldi verrebbero

risparmiati, o più efficace-

mente, occupandoci del qua-

lità ricapitolare dei quat-

trini extra. Purtroppo,

gettando sprovvedutamente

i bandi nel cestino, i premi

vanno chissà a chi, nessuno

«promosso» e «promosso».

Ah quanti soldi verrebbero

risparmiati, o più efficace-

mente, occupandoci del qua-

lità ricapitolare dei quat-

rampegnandoci nei vetri, mia

maria cerca di sedurre. E' l'alt'

che bella, è sinistra (circa

vent'anni più di noi), è libe-

le ragazze vanno via subito e

così ne cambio una dopo l'al-

tra. Sono furiosa e slemata,

che faccio».

Una volta tanto, provi a

cambiare marito.

Lettera di «Armando»

Vercelli:

«Sono un giovanotto man-

co, tengo il coltello con la ma-

no cattiva perché con la destra

mi vota ogni cosa per aria,

mi vota anche il bicchiere e la

botiglia con la sinistra. Gli uo-

mini non ci badano, ma l'altra

vera che con una ragazza,

mi accento dal suo sguardo

che io aveva rotto. E' meglio

parlare del mio difetto o lac-

erare il rischio di sembrare ma-

liziato?».

I Galati non contengono

manicini, mentre i libri gial-

li mi traboccano. In genere

questi personaggi teccano

e, disorientando la polizia,

danno una piacevole suspen-

se al romanzo (soltanto nel-

la ultima riga si scopre chi

aveva ucciso con la sinis-

tra). Nella vita, un manici-

no che si accorge d'essere

osservato dovrebbe dire tran-

quillamente: «Sono manici-

no» e mangiare senza comp-

lessi. Il «saper vivere» non

consiste nel far qualcosa con

la mano buona o quella cat-

liva (perché poi cattiva)? Che

si ha da rimproverare?»,

ma si parla con garbo, di-

stintuando la compostezza.

Clara Grifoni

LE OCCASIONI

di fine estate all'inizio dell'estate

Se permettete parliamo di occasioni, ma di occasioni vere, di capi che si possono acquistare con la certezza di essere eleganti e che permettano di uscire dal negozio con il sorriso sulle labbra senza che le finanze ne debbano risentire.

Si parte per le vacanze e all'ultimo momento si accorge che gli abiti fatti appena fuori dal baule sono proprio fuori moda, che i pantaloni del bambino sono diventati del bernardo (potenza degli omogeneizzatori e della vitamina), mentre il marito cerca di entrare nei manicotti dell'anno passato, rifiutando di arrendersi all'evidenza di una pancetta che comincia ad ammorbidirgli la silhouette.

Oppure si ha semplicemente voglia di qualche capo nuovo, perché in estate si cambia volentieri e la moda si sbizzarrisce più che in inverno, quando due o tre capi sono sufficienti. Perché non permettersi, ad esempio, una minigonna fantasia che sia bene con l'abbigliamento e si può portare con tutte le magliette unite, o un copricostume-cabina, lungo accollato, con maniche e cappuccio, che serve per le gite in barca o in motoscafo o per le più fredde dopo il bagno?

In questi giorni alla Harvest

Certo non è tempo di grandi spese, perché viaggio, pensione o cabina sono più stati preventivati al centesimo e il budget familiare soffrirebbe assai di un improvviso capriccio della padrona di casa unito dalla preoccupazione di non sfiorare in località balneari o a mare. Mettiamo dunque in vacanza corpo, spirito e preoccupazioni e facciamo un giro alla Harvest dove troveremo, oltre alla prima impressione di deliziosa frescura data dall'ambiente, una vastissima serie di occasioni per uomo, donna e bambino.

Cominciando dal piano inferiore, dove si trovano i vari corner dedicati alla moda maschile.

Alcuni esempi di vere occasioni

E' una giacca quella che vi serve? Ecco allora raffinati capi di shantung bianco freschissimo, di stile coloniale, color toro rigato da un irregolare motivo a rilievo bianco; la fantasia wash and wear bianca e blu; la bella giacca in seta indiana grezza a trama irregolare; i blazer classici blu e neri, le nuove giacche jeans profilate di rosso e le fantasie da sera ad originali disegni bianchi e rossi. Tra queste troverete l'oc-

sione che cercate a 14 mila lire anziché a 25.

Capitolo pantaloni: c'è di tutto, dalla lana al cotone, alla tela, ma la novità più curiosa è costituita dai pantaloni in velluto stretch a coste beige abbinati alla maglietta coordinata (8800 lire anziché 15.000).

Mentre lui curioserà al piano inferiore la signora salirà al secondo piano ed ecco per lei sfilare minigonne in estese scozzesi allegre e giovanili, cucite ai fianchi e poi sciolte in pieghe a 3500 lire (prima le vendevano a 7000), le gonne classiche in puro shantung, formate da una cintura con bottoni, la minigonna a minutissimi fiori di gusto provenzale, bianchi su fondo marrone. Sanno bene sia al mare sia in città, per chi deve sempre essere in ordine, in ufficio e fuori, gli intramontabili chemisier di shantung di cotone (11 mila lire) o gli abiti in sobrio imprime di seta pura a 15.500 anziché 30.000.

Chi ama le piccole follie può concedersi un capo bello e insolito, il lunghissimo abito in lino in due toni di marrone che può essere sia una tenuta da spiaggia un po' misteriosa, stile Marienbad, sia un abito da sera che esalta i toni dell'abbigliamento.

Tra i capi più propriamente «marini» i bikini fantasia, la lunga spugna a righe bianche e rosse con maniche lunghe che comprende bikini in spugna bianca e blu e copricostume stile judo, il copricostume a canotta in lino beige accorpato da bikini e la fantasia da sera in leggerissimo maglione a motivi cachemire composta da pantaloni, bikini e bolero annodato (19.000 lire).

...e poi un assortimento di shorts, microtute, completi da mare tra i quali si rischia di non rimanere a fare una scelta. La Harvest non dimentica neppure la futura madre e tutte le signore di taglia un po' forte per le quali vestirsi rappresenta sempre un dramma, con lunghe e noiose scudine dalla sartoria: per loro esiste tutta una serie di leggeri abiti adatti alle taglie formate.

Per finire una parola sui bambini, che non sono affatto meno esigenti del genitore ed hanno lo stesso preteso di eleganza: li farete felici con i nuovi pantaloni e le gonnelline in tessuto jeans stampati a fantasia, con i completi giubbetto e pantaloni blu a profili scozzesi, con le giacche da lupo di mare, con le abbinare e gli abiti a quadretti identici a quelli che quest'anno porteranno le loro giovanissime madri. Anche qui, i ribassi sono strabilianti.

donne confidenziale BELLE FRA LE ONDE

bridge

| | | | |
|----------|----------|---------|-----------|
| ♠ 32 9 7 | ♥ 10 4 3 | ♦ 7 5 4 | ♣ R 7 4 3 |
| ♠ 10 9 7 | ♥ 10 4 3 | ♦ 7 5 4 | ♣ R 7 4 3 |
| ♠ 10 9 7 | ♥ 10 4 3 | ♦ 7 5 4 | ♣ R 7 4 3 |
| ♠ 10 9 7 | ♥ 10 4 3 | ♦ 7 5 4 | ♣ R 7 4 3 |

Soluzione del problema proposto ieri: Sud realizza 6 S.A. su attacco di piccola cuori per l'Assio di Est che rinvia nel colore.

Sud prende e gioca la prima di fiori che fa presa, poi mette in tavola la dama di cuori trucco scaricato dal morto una piccola picchia, quindi continua ad incassare le quadri giungendo a questo finale di gioco.

| | | | |
|----------|----------|---------|-----------|
| ♠ 10 9 7 | ♥ 10 4 3 | ♦ 7 5 4 | ♣ R 7 4 3 |
| ♠ 10 9 7 | ♥ 10 4 3 | ♦ 7 5 4 | ♣ R 7 4 3 |
| ♠ 10 9 7 | ♥ 10 4 3 | ♦ 7 5 4 | ♣ R 7 4 3 |
| ♠ 10 9 7 | ♥ 10 4 3 | ♦ 7 5 4 | ♣ R 7 4 3 |

Sull'ultima vincita di quadri, Ovest è costretto a giocare a fiori. Si scarica fiori il giocatore senza picche dal morto e riprendendo il compagno a fiori realizza ancora 4 prese nel colore (le Indio l'Assio al picche), la scarta picche, il compagno entra al morto col compagno a fiori, incassa l'Assio di fiori e interviene il fante di picche. Se Est copre o meno è indifferente, perché ormai Ovest ha abbandonato la tenuta nel colore e l'Assio di Sud è vincente.

(A cura di Piero GASCO e Rodolfo PEDRINI)

I TESSUTI SPECIALI PER LA MODA "BARCA," BELLE FRA LE ONDE

«Moda barca», così è stata

battezzata una nuova linea di abbigliamento sportivo che, nata per un uso speciale e un po' sofisticato, quella della donna che pratica lo sport, ha in sé il fascino



ASSALTO AL COLLE

Tre protagonisti della Cesa-Sestriere e le loro macchine. A sinistra: Arturo Merzario che con l'Abarth 2000 ha stabilito ieri il miglior tempo delle prove; al centro Eris Tondelli alla guida dell'ottima Chevron B/19; a destra la poderosa Porsche 908/03 affidata allo spagnolo Fernandez

L'orgoglio (senza pregiudizio) dell'ex re ORA SOLO MERCKX CREDE IN MERCKX

Riparte il Tour con Ocana in difesa

dal nostro inviato

Merlette, sabato sera. Il Tour, dopo la sosta in alta montagna, a Merlette, riprende il suo cammino. Ma, per il 18 luglio, la gara, 2210 km, 1350 chilometri del suo tracciato totale, gliene restano soltanto 1389 per raggiungere la pista parigina del Bois de Vincennes, dove il 18 luglio si concluderà la lotta per la maglia gialla. Soltanto Raymond Poulidor non ha usufruito della giornata di «relax» nella nuova stagione di sport invernali che ha ospitato per la prima volta il Tour: l'astoriano campione francese, che ha rinunciato quest'anno al Tour pedale, è già partito ieri - salutato al passaggio come un «idolo» - per la ricognizione del percorso della tappa di oggi, 221 chilometri da Merlette a Marzella, a beneficio dei radioascoltatori di Radio Lussenburgo, tra i sacrifici a piú costo ben pagati: risulta infatti che «Poulidor» ha incassato, per questa prestazione radiofonica, una somma equivalente a 16 milioni di lire, ben più di quanto avrebbe guadagnato comandando il sogno della sua carriera, quella di vincere finalmente un Tour.

E' opinione generale che i chilometri che restano da percorrere, per i protagonisti della corsa in bicicletta, siano un l'appendice superflua, ormai resa inutile dal crudele verdetto delle Alpi. Eris Merckx, riammesso ridimensionato proprio nel momento in cui pensava d'affermare definitivamente la sua superiorità, ha ormai perso il Giro di Francia. Le incrinature del suo predominio fisico, malamente mascherate dallo smisurato orgoglio dell'astoriano

campione, sono tali da fare considerare con netto pessimismo la possibilità di un suo clamoroso recupero. C'è chi insiste in questa tesi. Guillaume Driessens, il direttore sportivo di Eddy, è pronto a scommettere in un entusiasmo superevangelico di fronte al più inverosimile dei successi: che Eris Merckx, ostinandosi a rimanere in gara per dimostrare di essere in grado non solo di vincere ma anche di perdere con la dignità dell'autentico campione, andrà incontro ad altre battute. I Pirelli - si dice - gli daranno il colpo di grazia, lo indurranno a interrompere un calvario ormai senza senso, a ritirarsi in Belgio per preparare una clamorosa

secessa nei campionati mondiali e nel finale di stagione. Il bastone del comando passa dunque nelle mani di Luis Ocana, il «torero» spagnolo che ha «matato» Merckx sulle Alpi, creando le premesse per una trionfale galoppata fino a Parigi. Si passa da una dinastia ad un regime, apparentemente più tollerante, dall'ingordigia di un campione che vuole vincere tutto senza lasciare nemmeno la briciola, alla lungimiranza di un altro che potrebbe acccontentarsi di sorvegliare strettamente i diretti avversari, lasciando alle «compagne» il peso della corsa. Luis Ocana guarda con soddisfazione al bollettino meteorologico. I giornali di oggi per-

lano di 31 gradi a Marzella, 32 a Pau, 33 a Bordeaux, la salamandrina spagnola, abituata a batterla con il sole, si rende perfettamente conto che il sole di luglio potrà essere un formidabile alleato, frenando - più di quanto non siano già frenate - le vallette di riscossa di Zoetemelk. Il Gsta Pettersson, dallo stesso Merckx, il resto dipende dalla resistenza del suo motore, un motore che ha mostrato finora capacità eccezionalmente brillanti. Luis Ocana insomma ha già vinto il Tour, può soltanto perderlo per una clamorosa crisi eguale a quella che lo stesso al tappeto Merckx sulle Alpi.

Gianni Pignata

Scalata al Sestriere con "260 cavalli",

UN RECORD DA BATTERE MERZARIO O ORTNER?

E' di scena la Cesa-Sestriere, gara di casa nostra, spesso terreno di prova per molti piloti. Ricordiamo di aver visto intercettare per l'aria che porta al Colle la mini come St. Amelen (ora compagno di Surtees in Formula 1) e punto di forza dell'Alfa Romeo, Müller (uno dei più forti guidatori di vetture sport), il potente Miller, Schetty (ora direttore sportivo della Ferrari). Le macchine? Abarth, Porsche, Ferrari. Proprio qui colse una facciosa offerta la 212-E di Marzario, lo spider dal cui propulsore sarebbe poi derivato il famoso 12 cilindri boxer per la monoposto di Formula 1.

A questa eccezionale realizzazione tecnica Ferrari e a Schetty spetta il record della corsa, una corsa che pochi minuti saranno gli sforzi di giorni di prove e in cui uno sbaglio, anche minimo, può significare la sconfitta nella lotta contro gli avversari e il cronometro. Schetty, due anni fa, venne commiato dalla Ferrari per aver commesso errori: scesero i 300 cavalli della sua 212-E e solo al Colle in 4'53", alla media oraria di km 127,650, fu tempo stappato, che rovinò l'abilità del pilota.

La e le doti d'accelerazione e tenuta di strada della macchina. L'anno scorso, seppure fare meglio del biondo Schetty-Ferrari. Né Merzario, che vinse in 5'03", né il suo diretto rivale Ortner, futuro campione della

lotta, né le loro piccole Abarth di due litri, inferiori alle Ferrari sia in tema di cavalli che di peso. Il campione, l'anno scorso, seppure fare meglio del biondo Schetty-Ferrari. Né Merzario, che vinse in 5'03", né il suo diretto rivale Ortner, futuro campione della

lotta, né le loro piccole Abarth di due litri, inferiori alle Ferrari sia in tema di cavalli che di peso. Il campione, l'anno scorso, seppure fare meglio del biondo Schetty-Ferrari. Né Merzario, che vinse in 5'03", né il suo diretto rivale Ortner, futuro campione della

lotta, né le loro piccole Abarth di due litri, inferiori alle Ferrari sia in tema di cavalli che di peso. Il campione, l'anno scorso, seppure fare meglio del biondo Schetty-Ferrari. Né Merzario, che vinse in 5'03", né il suo diretto rivale Ortner, futuro campione della

La sfida al tempo per qualche secondo

dal nostro inviato

Sestriere, sabato sera. Sugli speciali circuiti con le proprie ruote, sono giunte a Cesa le ultime vetture dei piloti scortati alla Cesa-Sestriere. E' uno

spettacolo affascinante già questo cui i fans dell'automobilismo non hanno voluto mancare. Come sempre, anche alla vigilia una discreta folla di appassionati assiste agli ultimi preparativi, e, naturalmente, alla giornata conclusiva di prove. E' questa l'ultima occasione anche per piloti e meccanici per una minuziosa messa a punto dei mezzi. I rapporti sono già tutti pronti, le gomme sono quelle più lisce per il terreno asciutto perché si può facilmente prevedere tempo bello. Soltanto la carburazione fa dare un po' di filo ai tecnici per i quali il problema della pressione atmosferica (dalla partenza al traguardo sono 683 metri di dislivello) non è di facile risoluzione.

Accanto alle vetture sport, ai prototipi, alle monoposto di formula 3 è un nugolo di macchine di altra categoria, dalle vetture turismo speciali, matricole nelle varie classi, alle gran turismo. Piccoli e grandi gioielli cui sono state dedicate molte cure e sulle quali si affidano le speranze di giovani piloti in cerca di una prima affermazione e di un'uscita, sempre egualmente emozionante, «pre» dalla corsa.

Lo spagnolo Juan Fernandez del Montjuich ha portato in Italia una delle vetture più interessanti della gara. Piccola e azzurra, è una delle ultime nate della casa di Stoccarda fra le vetture di questo tipo. Ha già corso con Rodriguez al Nürburgring, ora si cimenta nel campionato della montagna. Tre litri, una notevole potenza, l'ariete Fernandez non l'ha «tirata» al massimo perché probabilmente voleva fare prima la conoscenza del percorso. Oggi nella seconda giornata di prove si vedrà quali sono le sue intenzioni e se può essere una pericolosa cliente per le Abarth.

Il limite appartiene a Gherini su Fiat con 6'28". Ieri molti Fiat 128 hanno fatto meglio. Roberto Chiaromonte è salito in 6'22", a 128 - ha dichiarato - è una macchina che si presta molto bene alle elaborazioni. Per questa corsa è l'ideale. Dovremmo andare notevolmente al di sotto del vecchio primato.

Le strade. Oggi seconda giornata di prove. Il tracciato viene chiuso alle 12 in punto. Le salite s'iniziano alle 14 e terminano alle 16. La ripartenza al traffico è prevista per le 20. Dovranno per la gara la strada sarà bloccata alle 16 del mattino sino a dopo le 14. Le corse avranno inizio alle 11. In sostituzione della statale del colle, chiusa al traffico, si può percorrere la strada di Bousson-Rolliers-Sause.

Cristiano Chiavogato

Convalescenza. Gianni

Donati Giacomo Agostini può eguagliare il record di Umberto Nallone che nella loro carriera hanno conquistato nove titoli mondiali di motociclismo. Il campione italiano è infatti impegnato a Rastatt per il Gran Premio della Germania Orientale. Se Agostini, come è prevedibile, vincerà nella classe 500 avrà virtualmente ottenuto il suo nono titolo iridato. Se poi il portoghese della MV Agusta, raggiungendo con la 250 il decimo successo, batterà tutti i primati.

Per il pubblico la prospettiva, in ogni caso, di assistere ad una serie di generose esibizioni, ad un carosello di macchine, sotto la regia dell'Automobile Club Torino.

Michele Fenu

AGOSTINI (se vince) super-asso

Primato in pedana, primato in acqua



Tempo di primati. Stoccarda, il tedesco Uwe Beyer, durante i campionati di atletica leggera, ha stabilito il nuovo limite mondiale del martello con un favoloso lancio di 74,90 metri. Uwe Beyer (nella foto di sinistra) è un gigante di 1,90 che pesa 110 chili, di professione è operatore climatografico. Un altro record mondiale è caduto questa notte a Santa Clara in California per merito della quattordicenne australiana Sharré Gould (nella foto di destra con il connazionale Windstad) che ha marciato i 400 metri stile libero in 4'21"2 (Telefoto).

L'IPPICA DIMESSA A VINOVO, PERCHÉ?

(e.r.) La riunione si è svolta a Vinovo con un risultato clamoroso di messa e l'assoluta. Che cosa accade in questa serata? I cavalli non mancano nelle presenze, eppure l'atmosfera è pesante, l'entusiasmo si è spento. Il perché sfugge a poche spiegazioni, ma certo è l'indignità e l'urgenza che i proprietari abbiano un deciso colpo di frusta.

alla barca se non vogliono vedere andare in crisi questo importante ramo dell'ippica torinese, in un momento in cui proprio non ce ne vorrebbe. Tanto è mortificante il programma di stasera, quanto è spumeggiante quello di domani pomeriggio all'ippodromo del galoppo per la confusione della riunione (risultati) di primavera-cattolici. Sedici «tre anni» nel Pro-

masa Unire, unica prova loro riservata sulle stadi, e parecchi acquisti di valore. Ma le altre prove lo spettacolo non è che quattro cavalli nel «cross country», cinque (ma con grande equilibrio) nella prova ad ostacoli, le tre prove in piano vedranno successivamente la più alta delle, undici e ancora nove assalti.

La domenica tipica è completa dal Gran Premio Città di Napoli (L. 2.000.000, m. 2500) all'Alta Tre (L. 1.500.000, m. 1600) e, a seguire, il Gran Premio di Napoli (L. 2.000.000, m. 2500) e, a seguire, il Gran Premio di Napoli (L. 2.000.000, m. 2500).

TROTTO (stasera ore 21)

1. CORSA - PREMIO CAPIRI - L. 1.250.000
m. 2000
1. MERCHES (S. Guzzinati)
2. CIPERSONO (A. Pasolini)
3. CORSA - PREMIO ANACAPRI - L. 1.000.000, m. 1600
1. NIBBIANO (A. Pasolini)
2. NIBBIANO (Bosco)
3. BE AYRES (G. Guzzinati)
4. DILLER'S DOLL (P. Guzzinati)
Favoriti:
1. (21.00) - L. 1.250.000, m. 2000: Merches
2. (11.50) - L. 850.000, m. 1600: Nibbiario-Sponibio
3. (11.40) - L. 1.000.000, m. 1600: Be Ayres-Nibbiario
4. (12.05) - L. 750.000, m. 2000: Dillier's Doll
5. (12.30) - L. 825.000, m. 1600: Dillier's Doll
6. (12.55) - L. 700.000, m. 2000: Dillier's Doll
7. (12.20) - L. 600.000, m. 1600: Dillier's Doll
8. (12.45) - L. 700.000, m. 1600: Dillier's Doll

GALOPPO (domani ore 16)

1. CORSA - PREMIO U.N.I.R.E. - L. 5.250.000, m. 2000 stadi
1. ROUSSELET (S. Guzzinati)
2. DRITTO (S. Guzzinati)
3. GRANDS AIEUX (S. Guzzinati)
4. ABLES (S. Guzzinati)
5. DUBONNET (S. Guzzinati)
6. TERRIFICANTE (S. Guzzinati)
7. TATU (S. Guzzinati)
8. CONVERSANO (S. Guzzinati)
Favoriti:
1. (19.00) - L. 800.000, m. 4000: Chaperon-Christel Crana
2. (18.25) - L. 2.000.000, m. 3100: Dillier's Doll
3. (18.50) - L. 1.800.000, m. 1900: Cimone Tempo
4. (17.15) - L. 5.250.000, m. 2600: Dillier's Doll
5. (17.40) - L. 1.000.000, m. 2000: Thunderbird-Asti Sponibio
6. (18.35) - L. 1.000.000, m. 1400: El Segador-Irina

Alla Giraglia con Karajan al timone

Da Sestriere una delle più prestigiose prove veliche, la Giraglia, 135 barche tendono il mare per compiere il tragitto di 450 chilometri da Sestriere all'isola della Giraglia con arrivo a Tolosa. Non meno alle tre vele oceaniche, ma si tratta comunque di una prova di grosso impegno che metterà a dura prova la capacità marinara dei concorrenti. Che sono tanti, tutti entusiasti, e si preparano con

molta serietà: gli equipaggi, in parte, aspettano nervosamente l'arrivo del vento, elemento determinante per la buona riuscita della manifestazione. Nel 1969, quando ha sostituito la continuità e con molta fortuna, la «Sestria Polare» ha completato il percorso in 28 ore, un record difficilmente superabile.

Era la volta, è iscritta la barca del direttore d'orchestra Von Karajan, il quale ha già preso

parte alla Giraglia. Quest'anno non si è ancora visto sulla banchina del porto ed è molto probabile che prenda il via con il suo equipaggio la splendida «Hellas» dovrà essere da sola la stella del mare. Presente anche Stenroos, il famoso campione olimpionico il quale partecipa per la terza volta alla Giraglia. Da autentico sportman del mare, non ha vellette di vittoria: alla Giraglia basta partici-

Invito alla pallanuoto Fiat in vasca a forza nove

Con la Pro Recco virtualmente già campione d'Italia (cinque punti di vantaggio e nessuna probabilità di perdere neppure una partita), la pallanuoto la lotta si è spostata in fondo alla classifica a per la piazza d'onore. Il Fiat che oggi pomeriggio alle 19.30 ospita il Civitavecchia, ha nella piazza di Stadio Comunale, in attesa che sia pronto il proprio impianto di vasca Moncalieri, quasi ultimato, si trova con in questa posizione.

Dopo il brillantissimo inizio di campionato i torinesi hanno denunciato alcuni limiti che potranno essere facilmente superati soltanto con il passare del tempo. E' unicamente l'esperienza che manca (infatti in alcuni elementi della squadra a dimezzare lo scivolamento del gioco in alcune partite come quella di sabato scorso persa a Nervi. Ancora e Marzilli non possono tenere da soli tutte le redini in mano ed anche loro hanno accusato in alcune circostanze segni di stanchezza. Tuttavia, proprio contro il Civitavecchia, viene chiesta al Fiat una prova di forza.

La squadra ospite, il Civitavecchia, ha un'entusiasta base tra i tifosi del mare: così si preannuncia quest'anno la marcia di questo Capri-Napoli che si disputerà domani mattina sulla distanza di 18 miglia. Questa edizione della manifestazione compie il suo trentesimo compleanno e si presenta come la più folta e anche la più intere-

tavechia, si trova al centro della graduatoria ma sente certamente la necessità di punti. Inoltre deve risarcire la sconfitta subita in casa dal Fiat che la quell'occasione giocò una partita molto vivace e brillante. L'allenatore Flores non è di sicuro il tipo da impostare un incontro difensivo, è vista l'abilità dei vari Simone, Del Duca e Peronelli e la bravura del portiere Tangiamili non si può non prevedere un gioco spettacolare e ricco di emozioni. Per il Fiat un successo vorrebbe dire anche un avanzamento in classifica.

Per gli altri incontri, senza difficoltà il Recco di fronte alla Canottieri Napoli (questa partita inizierà alle 21.30) anche se i partenopei non sono di sicuro una squadra rinverdiscente. Accanissimo dovrebbe invece essere il confronto fra Lazio e Bologna che coinvolge direttamente la zona retrocessione, mentre anche il derby Sorbi-Nervi appeso per la sua qualità di incontro fra squadre «cugine» potrà rivelarsi molto interessante.

c. ch.

seste. Il numero dei partecipanti è di 13 club: 12 dilettanti e 1 dilettante in rappresentanza di 11 nazioni: Egitto, Ungheria, Jugoslavia, Inghilterra, Usa, Spagna, Bulgaria, Lituania, Siria, Olanda, Francia, Nuova Zelanda, Germania, Messico, Argentina, Kuwait, Libano e Italia.

i negozi della cortesia

- ABBIGLIAMENTO ED ARTICOLI SPORT
MELANI Sport via Cavour 6 ang. via Lagrange
ARTICOLI REGALO
LA TORINESE PROFUMI: via Doria 8, tel. 510.938
ELETTRODOMESTICI - RADIO - TV
FRANCO LOTTI: via Mazzini 41
FOTO - OTTICA - CINE
R. BERRA: Dall. S. Federico 6, telefono 542.114
MAGLIERIE
SETTE MORRA: via Corte d'Appello 13 (trouve Tribunale)
VIDOR CASHMERE shop: via Roma 338
MOBILI
S. DOMENICO: via Milano ang. via S. Domenico 4
MOBILI D'ARTE
MOGLIASSO: via Maria Vittoria 44, tel. 831.035
PELLETERIE
FIORI LUIGI: via Po 2
PELLICERIE
F.lli GIORGI: via S. Francesco 18, L. 535.629
Corteo Vittorio Emanuele 19, telefono 535.173
PIANOFORTI
CHIAPPARI: piazza V. Veneto 18, telefono 831.542
PIZZI - RICAMI
FONTE DEI PIZZIZI: via delle Orfane, 2, tel. 342.943
PROFUMERIE - PARRUCHE
CASA DELLA PARRUCA: Sede via Cernaia 25, telefono 532.358 - 532.395; Filiale via Cavour 5, telefono 532.358 - 532.395
LA TORINESE PROFUMI: via Doria 8, tel. 510.938

IL METANO
si brucia in modo perfetto e sicuro
col bruciatori costruiti dalla
ELCO
s.a. di Zurigo esportati in tutto il mondo
e distribuiti e installati in Piemonte
dal Centro Gas della
A.G.A.R.
SpA TORINO - 10128
Via Torricelli 5 - Tel. 502.630 - 502.738

Per Informare: Az. Aut. Sog. e Tur. - C. Laghi 35, tel. 938.830

AVIGLIANA

m. 752 s.l.m., clima ideale per alte e sagoriori
Motociclisti - Vela - Ski nautico - Pesca - Ippica - Tennis ecc.

ALBERGHI RISTORANTI

HERMITAGE, v. Sagra S. Michele, tel. 938.150
salotto per banchetti, dancing BIG-LEACIN-CIN MIRALAGO, v. Giuseppe I, tel. 938.101
cena del buon gusto, whisky clubTAVERNA DEL LAGO, v. Monginevro 83, tel. 938.329
whisky a Gogh - Salone per pranziCACCIA REALE, c. Laghi 319, tel. 938.217
prezzi modici - matrimoni - specialità selvagginaLAGO GRANDE di Turin Italia, c. Laghi 280, tel. 938.801
specialità pesci e selvagginaMIMOSA, v. Pinerolo 51, tel. 938.218
cucina eclettica - toco-culliane a piemontese - nozzeLA CAPPELLA, v. L. Maritano 10, 1. 938.331, f. 938.332
cucina casalinga, specialità cenelette aromatizzate - parco giochiKON-TIKI, c. Laghi 6, tel. 938.858
cena vi offriamo? Venite e lo proverete!

RISTORANTI

LA MAIANA, v. Giovanni 2, tel. 938.805
...il ristorante che vi stupisceRISTORANTE della STAZIONE, c. Laghi 7, 1. 938.180
specialità cucina piemontese - servizio ristorante sino alle ore 3
...e comunque

CHIARETTO DEL LAGO SCARABOSIO

mobili FINELLO
arredamentiEsposizione permanente
Strada Statale Rivoli-Avigliana
Telefono 951.105 ROSTA - Torino (Italy)

**arrivano
i favolosi premi
del concorso
totoKadett**

4 Opel Kadett
10 battenti pneumatici
(completi di motore)
100 biciclette pieghevoli
1.000 ghiacciaie portatili

anche voi potete vincervi:
venite a provare la Kadett

CONCESSIONARIO GENERAL MOTORS
VENCAR s.r.l.
di M. MERLO & C.
Corso Susa 305 - Tel. 957.257 - RIVOLI
Vasto assortimento usato di tutti i tipi

Ristorante Due Bandiere

cucina casalinga
pensione e alloggio
SALBERTRAND
p.zza Martiri della Libertà 2 - tel. 86.40

Mobili Arredamenti Ambientazioni
MARGOT
Esposizione permanente (anche festivi)

ALMESE-RIVERA
Via Tetti S. Mauro 5
Telefono 935.161

A Torino:
Corso Peschiera 304
Telefono 720.741

Una grande opera da realizzare al più presto Come raggiungeremo il Fréjus sull'autostrada della Val Susa

L'arteria, di cui è già stato fatto un progetto di massima, può risolvere molti problemi della Valle, non soltanto quelli turistici - Per 14 km il tracciato è previsto su carreggiate sovrapposte - Molti ponti, gallerie, viadotti

dal nostro inviato

Susa, sabato sera.

In Val di Susa vi è un problema che domina tutti gli altri e che, risolto, avvierebbe la zona a sicuro progresso.

La costruzione dell'autostrada Rivoli-Oulx sarà proseguimento per Bardonecchia, mediante un prolungamento dell'autostrada stessa o la costruzione di una superstrada.

In un caso come nell'altro sarebbe realizzato il rapido collegamento tra lo sbocco del traforo autostradale del Fréjus, di prossima — anzi, speriamo, imminente — costruzione, e la Valle Padana.

Torino diventerebbe in vera porta d'Italia per usare una espressione già cara al De Amicis e sarebbe così completata la rete europea collegando l'asse del Rodano (Anversa-Liegi-Parigi-Marsiglia) con Torino-Milano-Trieste.

Questi i vantaggi in sede internazionale; quelli per l'Italia sono altrettanto evidenti, dato che l'autostrada immette nel complesso delle autostrade nazionali. Sarebbe «incompleto» parlare della Napoli-Reggio Calabria e del costruendo ponte sullo stretto di Messina se non si agevolasse l'ingresso degli stranieri in questo punto della catena alpina. Qui affluiscono i traffici di provenienza non soltanto francese, ma del Nord Europa, in genere, e della penisola iberica.

Gli interessi locali

L'autostrada, inoltre, sarà fondamentale per la soluzione degli interessi locali della Valle nella sua parte alta, con prevalenza di richiami turistici, ed in quella bassa, da Susa a Rivoli, caratterizzata, invece, da problemi industriali.

Oggi il traffico industriale-turistico-commerciale ha una portata tale che le due strade della valle non «risolvono» la smaltitura. E' noto, e si può constatare giornalmente, che occorre maggior tempo per andare da Torino a Bardonecchia che per raggiungere Aosta e le distanze sono rispettivamente 90 e 130 chilometri. Non si deve dimenticare un dato significativo: esposto in uno studio dell'Ing. Ettore Giordano, compiuto per incarico del Rotary locale e cioè che i trasporti Tir per autocarri in transito doganale, che percorrono il Colle del Moncenisio interpellando sino a 2 mila metri, rappresentano il 30 per cento dell'intero traffico Tir Italia-Francia assorbendo il traffico del Monte Bianco il 43 per cento e soltanto il 15 per cento la dogana di Ventimiglia-Grimaldi.

In un primo tempo, vi è stato un diverso giudizio, tra Comune e Comune, circa la utilità dell'autostrada; ora sono tutti persuasi che essa gioverà ai centri turistici ed a quelli a preminente vocazione industriale. Anche Susa, il cui nome è legato a fatti salienti della storia italiana, sia dall'Alto Medio Evo, avrà vantaggi, posto che abbia un casello dell'autostrada: la

configurazione geografica locale suggerisce di collocarlo a valle. Susa è un luogo di sosta per i francesi, attirati non soltanto dai monumenti e dall'ambiente, ma anche dai servizi dei suoi ristoranti, mentre per molti italiani, che rientrano dai valichi di frontiera, preferiscono proseguire direttamente per Torino.

Lo stesso ragionamento vale per Bussoleno dove dovrebbe trovare sede un altro casello; infine un terzo vi sarà fra Sant'Antonino e Condove.

L'autostrada può essere divisa in due tronconi: il primo da Rivoli a Susa, lungo 37 chilometri. Corre in una zona boscosa scarsa di abitazioni, con due carreggiate (due corsie ciascuna di metri 3,75) ed una corsia di sorveglianza di 2 metri, separate da una striscia erbosa di 12 metri oltre la banchina di un metro: larghezza totale 35 metri. I raggi delle curve sono superiori a 750 metri: dato che il dislivello tra Rivoli e Susa è di 142 metri, la pendenza massima sarà del 3 per cento e le auto potranno percorrere il tratto ad una velocità di 130 chilometri l'ora.

Lasciata Rivoli, il nuovo stradale nasce sotto la ferrovia, scavalca la Rivoli-Avigliana in prossimità della cascina Malpensata, attraversa la Dora e la strada Avigliana-Almese 430 metri a Nord del ponte; ripassa un'altra volta sulla Dora e si anella nella sponda destra; evita Condove scavalcando la provinciale presso la stazione, prosegue sempre sulla sponda destra sino a Sant'Antonino dove sorgerà un viadotto di 800 metri per sorpassare strada, ferrovia e fiume. Nei pressi Borgone perché si inoltra a sinistra della località Giacobbe, restando a sinistra San

Giorgio e la sua Rocca. Bus-

soleno si vedrà alla destra. Infine l'autostrada prosegue con un altro viadotto verso Montemprato, dove il primo tronco termina all'incontro

con il torrente Cenischia e la frazione Pietrastretta.

Il secondo tronco si svilupperà per 30 chilometri e 800 metri da Susa ad Oulx. Per le caratteristiche geologiche

questo tratto è la chiave dell'opera e per i primi 14 chilometri e 150 metri è previsto a carreggiate sovrapposte. Questa soluzione è stata studiata per contenere l'onere

della spesa e della manutenzione. Si dovrà procedere alla costruzione di gallerie: la prima a Giaglione, lunga 1.000 metri con le sue sedi invariati dislivelli e non sovrapposte.

La carreggiata superiore sarà destinata al traffico ver-

so le montagne e si anoderà su un impalcato in cemento precompresso sovrapposto da pilastri; la carreggiata inferiore sul piano terra o in alcuni tratti, su impalcato. La carreggiata superiore sarà di 14 metri, 2 corsie di metri 3,75, più una di metri 3,50 per il traffico lento e due orli di metri 1,50; la carreggiata inferiore sarà di 12,50 metri con due corsie di metri 3,75 e una di scelta di metri 3. Dopo il chilometro 14 la strada riprende ad essere a corsie parallele ma con galleria a Echasse di un chilometro e 385 metri.

Una zona difficile

L'andamento planimetrico è condizionato dall'aspra morfologia del terreno; il raggio delle curve è sempre superiore ai 500 metri, tranne in tre casi in cui verrà limitato a m. 250, con visibilità assicurata, anche in curva, mal inferiore ai 150 metri; pendenze massime del 4 per cento; velocità nell'ordine dei 100 chilometri l'ora.

Le strade da Mompantero a Nord del forte della Brunetta, viaggia a mezza costa sulla sinistra della valle a quota 630-640 sotto gli abitati di San Giuseppe, San Lorenzo e Piana sovrappassando molti viadotti; poi raggiunge la sponda opposta; esce dalla galleria sotto le case Devay; attraversa il rio Ponte; rientra in galleria ad Echasse; si addentra nella montagna sotto Fenil; scavalca lo scalo di Salterrand; attraversa due volte la Dora, ritorna a sinistra della valle e termina nella piana di Gad a metri 1045.

Su questo tratto così tormentato il 31% del percorso è su ponti e viadotti; il 16% in galleria; il 53% in sede normale. Per la costruzione del primo tratto il preventivo di spesa è di 700 milioni di lire; nel secondo sale a 1.100 miliardi e 200 milioni di lire; in totale si spende si aggirerà sui 20 miliardi.

L'opera dovrebbe avere inizio presto, se non si vorrà ripetere l'errore compiuto in Val d'Aosta dove furono fatti prima i trafori che l'autostrada. Ora da parte francese si è saputo che è stato approvato il VI Plan d'aménagement du territoire, che prevede il traforo del Fréjus e la autostrada alpina.

Sino a poco tempo fa, a Roma si diceva che il ritardo nelle decisioni circa il traforo era dovuto al dubbio che la Francia intendesse veramente partecipare alla grande impresa. Invece si siamo fatti ben altri affari: i francesi sono pronti e noi abbiamo ancora da decidere tempi, modi e finanziamenti. Un nuovo esempio di lentezza burocratica.

Alberto Vigna

La zona di Bardonecchia, ridente e verdeggianta, è il punto di partenza per una serie di gite invernali ed estive

con il torrente Cenischia e la frazione Pietrastretta.

Il secondo tronco si svilupperà per 30 chilometri e 800 metri da Susa ad Oulx. Per le caratteristiche geologiche

questo tratto è la chiave dell'opera e per i primi 14 chilometri e 150 metri è previsto a carreggiate sovrapposte. Questa soluzione è stata studiata per contenere l'onere

della spesa e della manutenzione. Si dovrà procedere alla costruzione di gallerie: la prima a Giaglione, lunga 1.000 metri con le sue sedi invariati dislivelli e non sovrapposte.

La carreggiata superiore sarà destinata al traffico ver-

so le montagne e si anoderà su un impalcato in cemento precompresso sovrapposto da pilastri; la carreggiata inferiore sul piano terra o in alcuni tratti, su impalcato. La carreggiata superiore sarà di 14 metri, 2 corsie di metri 3,75, più una di metri 3,50 per il traffico lento e due orli di metri 1,50; la carreggiata inferiore sarà di 12,50 metri con due corsie di metri 3,75 e una di scelta di metri 3. Dopo il chilometro 14 la strada riprende ad essere a corsie parallele ma con galleria a Echasse di un chilometro e 385 metri.

Una zona difficile

L'andamento planimetrico è condizionato dall'aspra morfologia del terreno; il raggio delle curve è sempre superiore ai 500 metri, tranne in tre casi in cui verrà limitato a m. 250, con visibilità assicurata, anche in curva, mal inferiore ai 150 metri; pendenze massime del 4 per cento; velocità nell'ordine dei 100 chilometri l'ora.

Le strade da Mompantero a Nord del forte della Brunetta, viaggia a mezza costa sulla sinistra della valle a quota 630-640 sotto gli abitati di San Giuseppe, San Lorenzo e Piana sovrappassando molti viadotti; poi raggiunge la sponda opposta; esce dalla galleria sotto le case Devay; attraversa il rio Ponte; rientra in galleria ad Echasse; si addentra nella montagna sotto Fenil; scavalca lo scalo di Salterrand; attraversa due volte la Dora, ritorna a sinistra della valle e termina nella piana di Gad a metri 1045.

Su questo tratto così tormentato il 31% del percorso è su ponti e viadotti; il 16% in galleria; il 53% in sede normale. Per la costruzione del primo tratto il preventivo di spesa è di 700 milioni di lire; nel secondo sale a 1.100 miliardi e 200 milioni di lire; in totale si spende si aggirerà sui 20 miliardi.

L'opera dovrebbe avere inizio presto, se non si vorrà ripetere l'errore compiuto in Val d'Aosta dove furono fatti prima i trafori che l'autostrada. Ora da parte francese si è saputo che è stato approvato il VI Plan d'aménagement du territoire, che prevede il traforo del Fréjus e la autostrada alpina.

Sino a poco tempo fa, a Roma si diceva che il ritardo nelle decisioni circa il traforo era dovuto al dubbio che la Francia intendesse veramente partecipare alla grande impresa. Invece si siamo fatti ben altri affari: i francesi sono pronti e noi abbiamo ancora da decidere tempi, modi e finanziamenti. Un nuovo esempio di lentezza burocratica.

Alberto Vigna

La zona di Bardonecchia, ridente e verdeggianta, è il punto di partenza per una serie di gite invernali ed estive

con il torrente Cenischia e la frazione Pietrastretta.

Il secondo tronco si svilupperà per 30 chilometri e 800 metri da Susa ad Oulx. Per le caratteristiche geologiche

questo tratto è la chiave dell'opera e per i primi 14 chilometri e 150 metri è previsto a carreggiate sovrapposte. Questa soluzione è stata studiata per contenere l'onere

della spesa e della manutenzione. Si dovrà procedere alla costruzione di gallerie: la prima a Giaglione, lunga 1.000 metri con le sue sedi invariati dislivelli e non sovrapposte.

La carreggiata superiore sarà destinata al traffico ver-

so le montagne e si anoderà su un impalcato in cemento precompresso sovrapposto da pilastri; la carreggiata inferiore sul piano terra o in alcuni tratti, su impalcato. La carreggiata superiore sarà di 14 metri, 2 corsie di metri 3,75, più una di metri 3,50 per il traffico lento e due orli di metri 1,50; la carreggiata inferiore sarà di 12,50 metri con due corsie di metri 3,75 e una di scelta di metri 3. Dopo il chilometro 14 la strada riprende ad essere a corsie parallele ma con galleria a Echasse di un chilometro e 385 metri.

Una zona difficile

L'andamento planimetrico è condizionato dall'aspra morfologia del terreno; il raggio delle curve è sempre superiore ai 500 metri, tranne in tre casi in cui verrà limitato a m. 250, con visibilità assicurata, anche in curva, mal inferiore ai 150 metri; pendenze massime del 4 per cento; velocità nell'ordine dei 100 chilometri l'ora.

Le strade da Mompantero a Nord del forte della Brunetta, viaggia a mezza costa sulla sinistra della valle a quota 630-640 sotto gli abitati di San Giuseppe, San Lorenzo e Piana sovrappassando molti viadotti; poi raggiunge la sponda opposta; esce dalla galleria sotto le case Devay; attraversa il rio Ponte; rientra in galleria ad Echasse; si addentra nella montagna sotto Fenil; scavalca lo scalo di Salterrand; attraversa due volte la Dora, ritorna a sinistra della valle e termina nella piana di Gad a metri 1045.

Su questo tratto così tormentato il 31% del percorso è su ponti e viadotti; il 16% in galleria; il 53% in sede normale. Per la costruzione del primo tratto il preventivo di spesa è di 700 milioni di lire; nel secondo sale a 1.100 miliardi e 200 milioni di lire; in totale si spende si aggirerà sui 20 miliardi.

L'opera dovrebbe avere inizio presto, se non si vorrà ripetere l'errore compiuto in Val d'Aosta dove furono fatti prima i trafori che l'autostrada. Ora da parte francese si è saputo che è stato approvato il VI Plan d'aménagement du territoire, che prevede il traforo del Fréjus e la autostrada alpina.

Sino a poco tempo fa, a Roma si diceva che il ritardo nelle decisioni circa il traforo era dovuto al dubbio che la Francia intendesse veramente partecipare alla grande impresa. Invece si siamo fatti ben altri affari: i francesi sono pronti e noi abbiamo ancora da decidere tempi, modi e finanziamenti. Un nuovo esempio di lentezza burocratica.

Alberto Vigna

La zona di Bardonecchia, ridente e verdeggianta, è il punto di partenza per una serie di gite invernali ed estive

con il torrente Cenischia e la frazione Pietrastretta.

Il secondo tronco si svilupperà per 30 chilometri e 800 metri da Susa ad Oulx. Per le caratteristiche geologiche

questo tratto è la chiave dell'opera e per i primi 14 chilometri e 150 metri è previsto a carreggiate sovrapposte. Questa soluzione è stata studiata per contenere l'onere

della spesa e della manutenzione. Si dovrà procedere alla costruzione di gallerie: la prima a Giaglione, lunga 1.000 metri con le sue sedi invariati dislivelli e non sovrapposte.

La carreggiata superiore sarà destinata al traffico ver-

so le montagne e si anoderà su un impalcato in cemento precompresso sovrapposto da pilastri; la carreggiata inferiore sul piano terra o in alcuni tratti, su impalcato. La carreggiata superiore sarà di 14 metri, 2 corsie di metri 3,75, più una di metri 3,50 per il traffico lento e due orli di metri 1,50; la carreggiata inferiore sarà di 12,50 metri con due corsie di metri 3,75 e una di scelta di metri 3. Dopo il chilometro 14 la strada riprende ad essere a corsie parallele ma con galleria a Echasse di un chilometro e 385 metri.

Una zona difficile

L'andamento planimetrico è condizionato dall'aspra morfologia del terreno; il raggio delle curve è sempre superiore ai 500 metri, tranne in tre casi in cui verrà limitato a m. 250, con visibilità assicurata, anche in curva, mal inferiore ai 150 metri; pendenze massime del 4 per cento; velocità nell'ordine dei 100 chilometri l'ora.

Le strade da Mompantero a Nord del forte della Brunetta, viaggia a mezza costa sulla sinistra della valle a quota 630-640 sotto gli abitati di San Giuseppe, San Lorenzo e Piana sovrappassando molti viadotti; poi raggiunge la sponda opposta; esce dalla galleria sotto le case Devay; attraversa il rio Ponte; rientra in galleria ad Echasse; si addentra nella montagna sotto Fenil; scavalca lo scalo di Salterrand; attraversa due volte la Dora, ritorna a sinistra della valle e termina nella piana di Gad a metri 1045.

Su questo tratto così tormentato il 31% del percorso è su ponti e viadotti; il 16% in galleria; il 53% in sede normale. Per la costruzione del primo tratto il preventivo di spesa è di 700 milioni di lire; nel secondo sale a 1.100 miliardi e 200 milioni di lire; in totale si spende si aggirerà sui 20 miliardi.

L'opera dovrebbe avere inizio presto, se non si vorrà ripetere l'errore compiuto in Val d'Aosta dove furono fatti prima i trafori che l'autostrada. Ora da parte francese si è saputo che è stato approvato il VI Plan d'aménagement du territoire, che prevede il traforo del Fréjus e la autostrada alpina.

Sino a poco tempo fa, a Roma si diceva che il ritardo nelle decisioni circa il traforo era dovuto al dubbio che la Francia intendesse veramente partecipare alla grande impresa. Invece si siamo fatti ben altri affari: i francesi sono pronti e noi abbiamo ancora da decidere tempi, modi e finanziamenti. Un nuovo esempio di lentezza burocratica.

Alberto Vigna

La zona di Bardonecchia, ridente e verdeggianta, è il punto di partenza per una serie di gite invernali ed estive

con il torrente Cenischia e la frazione Pietrastretta.

Il secondo tronco si svilupperà per 30 chilometri e 800 metri da Susa ad Oulx. Per le caratteristiche geologiche

questo tratto è la chiave dell'opera e per i primi 14 chilometri e 150 metri è previsto a carreggiate sovrapposte. Questa soluzione è stata studiata per contenere l'onere

della spesa e della manutenzione. Si dovrà procedere alla costruzione di gallerie: la prima a Giaglione, lunga 1.000 metri con le sue sedi invariati dislivelli e non sovrapposte.

La carreggiata superiore sarà destinata al traffico ver-

so le montagne e si anoderà su un impalcato in cemento precompresso sovrapposto da pilastri; la carreggiata inferiore sul piano terra o in alcuni tratti, su impalcato. La carreggiata superiore sarà di 14 metri, 2 corsie di metri 3,75, più una di metri 3,50 per il traffico lento e due orli di metri 1,50; la carreggiata inferiore sarà di 12,50 metri con due corsie di metri 3,75 e una di scelta di metri 3. Dopo il chilometro 14 la strada riprende ad essere a corsie parallele ma con galleria a Echasse di un chilometro e 385 metri.

Una zona difficile

L'andamento planimetrico è condizionato dall'aspra morfologia del terreno; il raggio delle curve è sempre superiore ai 500 metri, tranne in tre casi in cui verrà limitato a m. 250, con visibilità assicurata, anche in curva, mal inferiore ai 150 metri; pendenze massime del 4 per cento; velocità nell'ordine dei 100 chilometri l'ora.

Le strade da Mompantero a Nord del forte della Brunetta, viaggia a mezza costa sulla sinistra della valle a quota 630-640 sotto gli abitati di San Giuseppe, San Lorenzo e Piana sovrappassando molti viadotti; poi raggiunge la sponda opposta; esce dalla galleria sotto le case Devay; attraversa il rio Ponte; rientra in galleria ad Echasse; si addentra nella montagna sotto Fenil; scavalca lo scalo di Salterrand; attraversa due volte la Dora, ritorna a sinistra della valle e termina nella piana di Gad a metri 1045.

Su questo tratto così tormentato il 31% del percorso è su ponti e viadotti; il 16% in galleria; il 53% in sede normale. Per la costruzione del primo tratto il preventivo di spesa è di 700 milioni di lire; nel secondo sale a 1.100 miliardi e 200 milioni di lire; in totale si spende si aggirerà sui 20 miliardi.

L'opera dovrebbe avere inizio presto, se non si vorrà ripetere l'errore compiuto in Val d'Aosta dove furono fatti prima i trafori che l'autostrada. Ora da parte francese si è saputo che è stato approvato il VI Plan d'aménagement du territoire, che prevede il traforo del Fréjus e la autostrada alpina.

Sino a poco tempo fa, a Roma si diceva che il ritardo nelle decisioni circa il traforo era dovuto al dubbio che la Francia intendesse veramente partecipare alla grande impresa. Invece si siamo fatti ben altri affari: i francesi sono pronti e noi abbiamo ancora da decidere tempi, modi e finanziamenti. Un nuovo esempio di lentezza burocratica.

Alberto Vigna

Bardonecchia (3 mila abitanti)
può ospitare 25 mila persone

Un centro turistico, estivo e invernale, che s'afferma sempre di più - Vasta scelta di gite sui monti - Molti i locali di divertimento e per gli incontri tra i giovani - Ancora si prevedono progressi nell'avvenire di questa cittadina

Bardonecchia, sabato sera.

Insenti capitali e onni si

lavoro hanno fatto di Bardonecchia uno dei centri alpini meglio attrezzati per alberghi, impianti sportivi, piste, ristoranti, luoghi di svago.

L'apvenire riserva un posto di prim'ordine a questa cittadina, che diverrà una delle più frequentate quando, alla comodità, «ferroviaria» internazionale, si aggiungerà quella «stradale» offerta dalla costruenda autostrada della Valle di Susa, che in circa 13 chilometri che la congiungono con Oulx saranno la autostrada e di superstrada ancora non è stato deciso. Sarà, comunque, un collegamento eccellente, un collegamento che diverrà una delle più frequentate quando, alla comodità, «ferroviaria» internazionale, si aggiungerà quella «stradale» offerta dalla costruenda autostrada della Valle di Susa, che in circa 13 chilometri che la congiungono con Oulx saranno la autostrada e di superstrada ancora non è stato deciso. Sarà, comunque, un collegamento eccellente, un collegamento che diverrà una delle più frequentate quando, alla comodità, «ferroviaria» internazionale, si aggiungerà quella «stradale» offerta dalla costruenda autostrada della Valle di Susa, che in circa 13 chilometri che la congiungono con Oulx saranno la autostrada e di superstrada ancora non è stato deciso. Sarà, comunque, un collegamento eccellente, un collegamento che diverrà una delle più frequentate quando, alla comodità, «ferroviaria» internazionale, si aggiungerà quella «stradale» offerta dalla costruenda autostrada della Valle di Susa, che in circa 13 chilometri che la congiungono con Oulx saranno la autostrada e di superstrada ancora non è stato deciso. Sarà, comunque, un collegamento eccellente, un collegamento che diverrà una delle più frequentate quando, alla comodità, «ferroviaria» internazionale, si aggiungerà quella «stradale» offerta dalla costruenda autostrada della Valle di Susa, che in circa 13 chilometri che la congiungono con Oulx saranno la autostrada e di superstrada ancora non è stato deciso. Sarà, comunque, un collegamento eccellente, un collegamento che diverrà una delle più frequentate quando, alla comodità, «ferroviaria» internazionale, si aggiungerà quella «stradale» offerta dalla costruenda autostrada della Valle di Susa, che in circa 13 chilometri che la congiungono con Oulx saranno la autostrada e di superstrada ancora non è stato deciso. Sarà, comunque, un collegamento eccellente, un collegamento che diverrà una delle più frequentate quando, alla comodità, «ferroviaria» internazionale, si aggiungerà quella «stradale» offerta dalla costruenda autostrada della Valle di Susa, che in circa 13 chilometri che la congiungono con Oulx saranno la autostrada e di superstrada ancora non è stato deciso. Sarà, comunque, un collegamento eccellente, un collegamento che diverrà una delle più frequentate quando, alla comodità, «ferroviaria» internazionale, si aggiungerà quella «stradale» offerta dalla costruenda autostrada della Valle di Susa, che in circa 13 chilometri che la congiungono con Oulx saranno la autostrada e di superstrada ancora non è stato deciso. Sarà, comunque, un collegamento eccellente, un collegamento che diverrà una delle più frequentate quando, alla comodità, «ferroviaria» internazionale, si aggiungerà quella «stradale» offerta dalla costruenda autostrada della Valle di Susa, che in circa 13 chilometri che la congiungono con Oulx saranno la autostrada e di superstrada ancora non è stato deciso. Sarà, comunque, un collegamento eccellente, un collegamento che diverrà una delle più frequentate quando, alla comodità, «ferroviaria» internazionale, si aggiungerà quella «stradale» offerta dalla costruenda autostrada della Valle di Susa, che in circa 13 chilometri che la congiungono con Oulx saranno la autostrada e di superstrada ancora non è stato deciso. Sarà, comunque, un collegamento eccellente, un collegamento che diverrà una delle più frequentate quando, alla comodità, «ferroviaria» internazionale, si aggiungerà quella «stradale» offerta dalla costruenda autostrada della Valle di Susa, che in circa 13 chilometri che la congiungono con Oulx saranno la autostrada e di superstrada ancora non è stato deciso. Sarà, comunque, un collegamento eccellente, un collegamento che diverrà una delle più frequentate quando, alla comodità, «ferroviaria» internazionale, si aggiungerà quella «stradale» offerta dalla costruenda autostrada della Valle di Susa, che in circa 13 chilometri che la congiungono con Oulx saranno la autostrada e di superstrada ancora non è stato deciso. Sarà, comunque, un collegamento eccellente, un collegamento che diverrà una delle più frequentate quando, alla comodità, «ferroviaria» internazionale, si aggiungerà quella «stradale» offerta dalla costruenda autostrada della Valle di Susa, che in circa 13 chilometri che la congiungono con Oulx saranno la autostrada e di superstrada ancora non è stato deciso. Sarà, comunque, un collegamento eccellente, un collegamento che diverrà una delle più frequentate quando, alla comodità, «ferroviaria» internazionale, si aggiungerà quella «stradale» offerta dalla costruenda autostrada della Valle di Susa, che in circa 13 chilometri che la congiungono con Oulx saranno la autostrada e di superstrada ancora non è stato deciso. Sarà, comunque, un collegamento eccellente, un collegamento che diverrà una delle più frequentate quando, alla comodità, «ferroviaria» internazionale, si aggiungerà quella «stradale» offerta dalla costruenda autostrada della Valle di Susa, che in circa 13 chilometri che la congiungono con Oulx saranno la autostrada e di superstrada ancora non è stato deciso. Sarà, comunque, un collegamento eccellente, un collegamento che diverrà una delle più frequentate quando, alla comodità, «ferroviaria» internazionale, si aggiungerà quella «stradale» offerta dalla costruenda autostrada della Valle di Susa, che in circa 13 chilometri che la congiungono con Oulx saranno la autostrada e di superstrada ancora non è stato deciso. Sarà, comunque, un collegamento eccellente, un collegamento che diverrà una delle più frequentate quando, alla comodità, «ferroviaria» internazionale, si aggiungerà quella «stradale» offerta dalla costruenda autostrada della Valle di Susa, che in circa 13 chilometri che la congiungono con Oulx saranno la autostrada e di superstrada ancora non è stato deciso. Sarà, comunque, un collegamento eccellente, un collegamento che diverrà una delle più frequentate quando, alla comodità, «ferroviaria» internazionale, si aggiungerà quella «stradale» offerta dalla costruenda autostrada della Valle di Susa, che in circa 13 chilometri che la congiungono con Oulx saranno la autostrada e di superstrada ancora non è stato deciso. Sarà, comunque, un collegamento eccellente, un collegamento che diverrà una delle più frequentate quando, alla comodità, «ferroviaria» internazionale, si aggiungerà quella «stradale» offerta dalla costruenda autostrada della Valle di Susa, che in circa 13 chilometri che la congiungono con Oulx saranno la autostrada e di superstrada ancora non è stato deciso. Sarà, comunque, un collegamento eccellente, un collegamento che diverrà una delle più frequentate quando, alla comodità, «ferroviaria» internazionale, si aggiungerà quella «stradale» offerta dalla costruenda autostrada della Valle di Susa, che in circa 13 chilometri che la congiungono con Oulx saranno la autostrada e di superstrada ancora non è stato deciso. Sarà, comunque, un collegamento eccellente, un collegamento che diverrà una delle più frequentate quando, alla comodità, «ferroviaria» internazionale, si aggiungerà quella «stradale» offerta dalla costruenda autostrada della Valle di Susa, che in circa 13 chilometri che la congiungono con Oulx saranno la autostrada e di superstrada ancora non è stato deciso. Sarà, comunque, un collegamento eccellente, un collegamento che diverrà una delle più frequentate quando, alla comodità, «ferroviaria» internazionale, si aggiungerà quella «stradale» offerta dalla costruenda autostrada della Valle di Susa, che in circa 13 chilometri che la congiungono con Oulx saranno la autostrada e di superstrada ancora non è stato deciso. Sarà, comunque, un collegamento eccellente, un collegamento che diverrà una delle più frequentate quando, alla comodità, «ferroviaria» internazionale, si aggiungerà quella «stradale» offerta dalla costruenda autostrada della Valle di Susa, che in circa 13 chilometri che la congiungono con Oulx saranno la autostrada e di superstrada ancora non è stato deciso. Sarà, comunque, un collegamento eccellente, un collegamento che diverrà una delle più frequentate quando, alla comodità, «ferroviaria» internazionale, si aggiungerà quella «stradale» offerta dalla costruenda autostrada della Valle di Susa, che in circa 13 chilometri che la congiungono con Oulx saranno la autostrada e di superstrada ancora non è stato deciso. Sarà, comunque, un collegamento eccellente, un collegamento che diverrà una delle più frequentate quando, alla comodità, «ferroviaria» internazionale, si aggiungerà quella «stradale» offerta dalla costruenda autostrada della Valle di Susa, che in circa 13 chilometri che la congiungono con Oulx saranno la autostrada e di superstrada ancora non è stato deciso. Sarà, comunque, un collegamento eccellente, un collegamento che diverrà una delle più frequentate quando, alla comodità, «ferroviaria» internazionale, si aggiungerà quella «stradale» offerta dalla

